БЮЛЛЕТЕНЬ ФИНАНСОВОГО и ХОЗЯЙСТВЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

30 марта 1935 г. **Выходит раз в 10 дней** **№ 9**

1-й/экз.
9L842

БИБЛИОТЕКА
Государ. Историч. Музея
№ 34
3 IV 1935

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Государственное устройство и управление	1
Народнохозяйственный план	—
Учет	—
Финансы	—
Бюджет	2
Госдоходы	4
Госстрах	5
Сберкассы и госкредит	—
Кредиты и деньги	6
Промышленность	—
Тяжелая	6
Легкая	15
Лесная	15
Пищевая	—
Местная	16
Земля и сельское хозяйство	28
Кооперация	—
Торговля, заготовки, снабжение	29
Внешняя торговля	—
Транспорт	35
Связь	—
Коммунальное и жилищное хозяйство	39
Труд и соцстрах	40
Социальное обеспечение	—
Гражданское право и процесс	—
Уголовное право и процесс	—
Судоустройство, судопроизводство и судебная практика	45
Разные постановления	46
Распоряжения по Московской области	—

Государственное устройство и управление

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦИК И СНК СССР

об Особом совещании при народном комиссаре внутренних дел Союза ССР

В развитие ст. 8 постановления Центрального исполнительного комитета Союза ССР от 10 июля 1934 г. «Об образовании общесоюзного Народного комиссариата внутренних дел» (С. З. СССР 1934 г. № 36, ст. 283)[1]), Центральный исполнительный комитет и Совет народных комиссаров Союза ССР постановляют:

1. Предоставить Народному комиссариату внутренних дел Союза ССР право применять к лицам, признаваемым общественно-опасными:

а) ссылку на срок до 5 лет под гласный надзор в местности, список которых устанавливается Народным комиссариатом внутренних дел Союза ССР;

б) высылку на срок до 5 лет под гласный надзор с запрещением проживания в столицах, крупных городах и промышленных центрах Союза ССР;

в) заключение в исправительно-трудовые лагеря на срок до 5 лет;

г) высылку за пределы Союза ССР иностранных подданных, являющихся общественно-опасными.

2. Для применения мер, указанных в ст. 1, при народном комиссаре внутренних дел Союза ССР под его председательством учреждается Особое совещание в составе:

а) заместителей народного комиссара внутренних дел Союза ССР;

б) уполномоченного Народного комиссариата внутренних дел Союза ССР по РСФСР;

в) начальника Главного управления Рабоче-крестьянской милиции;

г) народного комиссара внутренних дел союзной республики, на территории которой возникло дело.

3. В заседаниях Особого совещания обязательно участвует прокурор Союза ССР или его заместитель, который, в случае несогласия как с самим решением Особого совещания, так и с направлением дела на рассмотрение Особого совещания, имеет право протеста в Президиум Центрального исполнительного комитета Союза ССР.

В этих случаях исполнение решения Особого совещания приостанавливается впредь до постановления по данному вопросу Президиума Центрального исполнительного комитета Союза ССР.

4. В решении Особого совещания о ссылке и заключении в исправительно-трудовой лагерь каждого отдельного лица должно быть указано основание применения этих мер, а также определен район и срок ссылки или заключения в лагерь.

5. Особому совещанию предоставляется право:

а) в зависимости от поведения сосланных или заключенных в исправительно-трудовые лагеря, на основании отзывов соответствующих органов Народного комиссариата внутренних

---

[1]) См. «БФХЗ» № 20—34 г., стр. 3.

советские и комсомольские организации Украинской ССР, Курской, Воронежской, Московской и Западной областей, Азово-Черноморского, Куйбышевского, Саратовского, Западносибирского и Дальневосточного краев, Башкирской, Казакской и Киргизской АССР, ССР Грузии и Армении немедленно развернуть работу по под'ему урожайности сахарной свеклы и обеспечить борьбу с потерями при уборке, мобилизуя на основе социалистического соревнования всех работников по свекле на выполнение и перевыполнение плановых заданий по каждому району и колхозу.

Председатель СНК СССР В. Молотов. Секретарь ЦК ВКП(б) И. Сталин.

13 марта 1935 г.

(Изв. ЦИК 15/III—35 г. № 64).

Опубликованы:

Приказ НКВнуторга СССР и президиума Центросоюза от 28 января 1935 г. № 124/79 о передаче дорожных буфетов из системы Центросоюза в систему НКВнуторга с производством всей сдачи-приемки по состоянию на 1/II—35 г.,—в соответствии с постановлением СТО от 25/I—35 г. № 66 [1]) (Бюлл. НКВнуторга № 7—35 г., стр. 3).

— Приказ НКМП РСФСР от 14 января 1935 г. № 26 об отпускных ценах на новые виды и фасоны швейных изделий, вырабатываемых трестом «Мосбелье» (Сб. пр. НКМП РСФСР № 2—35 г., стр. 2).

— Приказ НКМП РСФСР от 14 января 1935 г. № 27 о временных отпускных ценах на новые виды изделий, вырабатываемых Московским текстильно-галантерейным трестом (Сб. пр. НКМП РСФСР № 2—35 г., стр. 3).

— Приказ НКМП РСФСР от 14 января 1935 г. № 29 о временных отпускных ценах на новые артикулы дамских целлулойдных гребней, вырабатываемых фабрикой № 4 треста «Моспластмасс» (Сб. пр. НКМП РСФСР № 2—35 г., стр. 3).

— Приказ НКМП РСФСР от 17 января 1935 г. № 38 о временных отпускных ценах на новые фасоны швейных демисезонных изделий, вырабатываемых предприятиями треста «Москвошвей» (Сб. пр. НКМП РСФСР № 2—35 г., стр. 9).

Транспорт

ПРИКАЗ НКПС ОТ 19 МАРТА 1935 г. № 83/ц о борьбе с крушениями и авариями

Число крушений и аварий на железных дорогах все еще велико и за последнее время продолжает расти. За один 1934 г. было 62 тысячи аварий и крушений Рост числа крушений и аварий продолжается и в 1935 г.: в январе их было около 7.000, в феврале — свыше 5.000 крушений и аварий.

Только за 1934 г. было повреждено в различной степени около 7 тыс. паровозов, разбито $4^1/_2$ тыс. вагонов и повреждено свыше 60 тыс. вагонов. Убитых в связи с крушениями — сотни людей, раненых — тысячи.

Непосредственные материальные убытки транспорта за 1934 г., не считая огромных потерь в результате дезорганизации движения и тем самым снижения погрузки, — составляют около 60 млн. рублей.

Если учесть, что за 1934 г. ж.-д. транспортом получено 19 тыс. новых вагонов, а разбито и повреждено свыше 64 тыс. вагонов, то станет очевидным, что крушения и аварии являются основным злом и бичом всего железнодорожного транспорта.

Приказы НКПС о борьбе с крушениями, в том числе и последний приказ от 16 декабря 1934 г., в большинстве случаев не выполняются.

Ответственность за такую позорную работу ложится в первую очередь на непосредственных командиров транспорта — начальников дорог начальников политотделов, начальников эксплоатационных отделений, депо, дистанций пути, связи.

Фактическое положение сейчас таково, что начальники дорог и аппарат НКПС, получая так называемые справки о крушениях и авариях, ограничиваются тем, что знакомятся с ними и принимают к сведению. К крушениям привыкли, считают их обычным делом, а борьбу с ними рассматривают, как побочное занятие, не чувствуя большевистской тревоге за позорную работу железных дорог.

Начальники дорог даже не считают нужным лично сообщать наркому о происшедших крушениях.

Самыми «энергичными мерами», которые принимаются в результате ознакомления начальников дорог и эксплоатационных отделений с сообщениями о крушениях и авариях, является передача дел в суд. Прокуроры обвиняют, суды судят, а число крушений растет.

Такое казенное бездушное чиновничье отношение к борьбе с крушениями привело к тому, что в ряде депо чуть ли не половина машинистов имеет взыскания и судимость.

Судимость на железных дорогах начинают считать таким же привычным «неизбежным» делом, как и крушения.

Начальники дорог, эксплоатационных отделений, станций, депо, дистанций пути и связи, в целях перестраховки и складывания с себя ответственности, выполняют функции передаточной инстанции по пересылке в суды дел о крушениях, поступают, как делопроизводители, регистрирующие крушения, вместо того, чтобы быть командирами, принимающими немедленные хозяйственные, технические и организационные меры по быстрейшей ликвидации последствий крушения и по предотвращению подобных случаев в дальнейшем.

Не понимают, что крушение или авария подобны поражению отдельной воинской части в бою и подобно ему должно быть лично изучено командиром транспорта во всех его деталях для того, чтобы уроки этого поражения были полностью усвоены для исправления недостатков и улучшения всей работы.

В крушениях концентрируются все недостатки в работе железных дорог. Поэтому борьба с крушениями является первейшей и центральной обязанностью начальников дорог и всего командного состава железнодорожного транспорта. На-

---

[1]) См. стр. 29.

чальники дорог должны уделять максимум внимания делу детального разбора тех или иных крушений и проведения в порядке управления дорогой хозяйственных, организационных и технических мер по ликвидации их последствий и их предупреждению.

В этом — основное в борьбе с крушениями.

Крушения, как в зеркале, отражают состояние дисциплины и организационно-технического руководства дорогами.

Данные о крушениях за последнее время показывают, что свыше трети всех важнейших крушений произошли вследствие разрывов поездов, общее количество которых за 1934 г. и первые два месяца 1935 г. составило свыше 26 тыс. случаев. Эти разрывы явились результатом: неправильного формирования поездов, небрежного осмотра упряжных приборов и плохого свинчивания составов, невнимательного отношения кондукторских бригад к сигналам машинистов по торможению и оттормаживанию поезда, плохого наблюдения за тормозными и автотормозными приборами, неправильного ведения поездов как по перегону, так и при трогании с места, незнания машинистами профилей пути, а также несоответствия существующих в натуре профилей проектным, отсутствия оперативного инструктажа машинистов и наблюдения за правильной работой их в пути.

Все эти причины, зависящие от плохого качества работы отдельных работников железных дорог и отсутствия у них дисциплины, могли бы быть устранены, если бы начальники дорог и служб уделяли им серьезное внимание и с большевистской настойчивостью взялись за их ликвидацию.

Около 4 тысяч крушений и аварий явились результатом излома осей, бандажей и рельс. В результате этих изломов за один лишь 1934 г. имело место 1 700 сходов поездов.

Главнейшей причиной этих изломов является отсутствие дисциплины у транспортников, безобразное отношение к уходу за путем, к правильной подбивке шпал, содержанию стыков, к систематическому наблюдению за исправным состоянием рельс и скреплений, к осмотру колесных пар при ремонте подвижного состава и ревизии букс.

Наличие на сети большого количества путевых обходчиков, бригадиров, дорожных мастеров, осмотрщиков вагонов и смазчиков могло бы дать все основания к резкому сокращению числа изломов как рельс, так и осей вагонов, если бы работники транспорта добросовестно выполняли свои элементарные обязанности.

Начальники дорог, отделений, депо, станций, дистанций пути не принимают элементарных хозяйственных, организационных мер в порядке повседневного управления, которые им надлежит принимать. Факт, имевший место 23 февраля на Северной дороге, когда на перегоне Паприха—Вологда у вагона поезда № 813 лопнула ось, вагон сошел с рельсов и 8,5 километров шел по шпалам, разрезая шпалы, скрепления и охранные мостовые брусья, — этот факт показывает, как из-за отсутствия простейших предупредительных мер аварии разрушают все отрасли хозяйства транспорта. А между тем на дорогах не заботятся о приобретении простых элементарных приборов, как, например, дефектоскопов разных систем, для определения состояния металла и обнаруживания трещин в осях.

Огромное число проездов закрытых семафоров и приема поездов на занятый путь, составившее за 1934 г. около 6 тысяч случаев, является результатом глупо-хулиганской ухарской езды и совершенно нетерпимого отношения машинистов и кондукторских бригад к наблюдению за сигналами.

С другой стороны, проверка, произведенная по моему поручению на местах крушений, выявила отсутствие контроля за исправностью сигналов, за подготовкой сигналов и стрелок к приему и выпуску поездов, небрежное выполнение правил технической эксплоатации линейными работниками движения.

Верхом беспомощности и безответственности командиров на дорогах является та медлительность, с которой проводится ликвидация последствий крушений. Движение на много часов приостанавливается только потому, что технические средства по ликвидации последствий крушений не подготовлены. Вспомогательный поезд на большинстве участков обслуживается наспех собранными людьми, без квалифицированного руководителя, без элементарного и самого простого оборудования.

В результате даже при малейших авариях и незначительных повреждениях перегоны закрываются на 4—8—12 и более часов, что при существующей густоте движения вносит дезорганизацию в работу сети.

Произведенная по моему поручению проверка крушений, происшедших за последние дни, выявила крайнюю слабость политической и массовой работы на обследованных участках Московско-Бел.-Балт. и Северной дорог. По существу с работниками, непосредственно связанными с безопасностью движения, воспитательной работы не велось, они были предоставлены самим себе. Непосредственными виновниками крушений оказались такие работники, которые и по своему пролетарскому происхождению, и по производственному стажу при соответствующей работе с ними могли бы стать дисциплинированными безупречными работниками.

Только отсутствием настоящей оперативной борьбы с расхлябанностью и недисциплинированностью, только формально-бездушным отношением к крушениям и механической передачей дел в прокуратуру и суд, только неумением или нежеланием командиров транспорта от начальников дорог до начальников станций организовать по-настоящему машинистов, кондукторские бригады, стрелочников и составительские бригады и внедрить в железнодорожное дело дух дисциплины — можно об'яснить то печальное и позорное явление, что число аварий и крушений не сокращается, а все еще продолжает расти.

Приказываю:

1. Считать основным показателем улучшения работы дорог сокращение из месяца в месяц числа аварий и крушений.

2. Ответственность за несокращение числа крушений и аварий на дорогах и отсутствие необходимых предупредительных мер против аварий и крушений возложить на начальников дорог.

3. Начальникам дорог лично взять в свои руки дело борьбы с авариями и крушениями и, не ограничиваясь разбором причин аварии и крушения, принимать все необходимые оперативные меры хозяйственно-организационного и технического порядка как по скорейшей ликвида-

ции аварии или крушения, так и их предупреждения.

4. Начальникам политотделов дорог и эксплоатационных отделений не ограничиваться общей агитацией о вредности крушения, а конкретно по каждому в отдельности случаю организовать раз'яснительную работу, в первую очередь в тех бригадах, депо и станциях и на тех дистанциях пути, где произошло крушение.

5. Начальникам дорог выезжать на место по каждкому сколько-нибудь важному случаю крушения, а начальникам отделений эксплоатации или их заместителям выезжать каждый раз на место крушения, связанного так или иначе с перерывом движения.

6. Начальникам дорог докладывать лично наркому о всех случаях крушения или аварии на дорогах, о мерах их ликвидации и предупреждения.

7. Начальникам центральных управлений НКПС принимать по каждому случаю крушения, в зависимости от причин таковых (поломка осей, лопнувшие рельсы и т. д.), по своей линии соответствующие оперативные, технические и хозяйственные меры.

8. Центральному управлению эксплоатации составлять пятидневные сводки происшедших по всей сети крушений и аварий по дорогам с выделением дорог, не добившихся сокращения числа аварий и крушений.

9. Настоящий приказ об'явить под личную расписку всему командному составу дорог до дежурных по станции, дежурных депо, дорожных мастеров, машинистов-наставников, начальников дистанций связи и электромехаников, старших осмотрщиков вагонной службы.

Наркомпути Л. Каганович.

(Изв. ЦИК 20/III—35 г. № 68).

ПРИКАЗ НКТП ОТ 8 ЯНВАРЯ 1935 г. № 33

о заключении договоров перевозки грузов по водным путям, перевалки их в морских портах, на эксплоатацию под'ездных путей и на подачу подвижного состава на 1935 г.

Постановление СНК СССР № 2734 от 21/XII 1934 г. «О заключении договоров перевозки грузов по водным путям, на эксплоатацию под'ездных путей и на подачу подвижного состава на 1935 г.» [1]) предусматривает следующее:

1. Установить, что заключение договоров перевозки и перевалки грузов и договоров на эксплоатацию под'ездных путей и на подачу подвижного состава должно быть закончено в следующие сроки:

а) генеральных договоров—не позднее 1 февраля 1935 г.;

б) прямых договоров на морские перевозки и локальных договоров на перевалку грузов в морских портах—не позднее 15 февраля;

в) прямых договоров на перевозку грузов по внутренним водным путям (речным и озерным) и узловых соглашений речных и морских портов и пристаней с железными дорогами о порядке перевалки грузов, подачи и использования вагонов и тоннажа, а также использования складских помещений и открытых площадок—не позднее 15 марта;

г) договоров на эксплоатацию под'ездных путей и примыкание их к путям общего пользования, в том числе и по об'ектам, по которым заключенные в предыдущие годы договоры прекращают действие в первой половине 1935 г., —не позже 1 апреля;

д) договоров на подачу подвижного состава к приписным складам и других договоров, заключаемых органами НКПС в связи с перевозками грузов,—не позже 1 февраля 1935 г.

2. При заключении договоров перевозки и перевалки грузов в морских портах стороны руководствуются постановлением Совета народных комиссаров Союза ССР от 14 декабря 1934 г. о заключение договоров на 1935 г. [1]).

3. Договорами должны быть оформлены все плановые перевозки как по внутренним водным путям, так и по морским путям.

4. На все виды перевозки грузов по водным путям сообщения (речным, озерным и морским) заключаются прямые договоры между морскими и речными пароходствами с клиентурой.

При систематических массовых перевозках грузов органами какой-либо хозяйственной системы по разным бассейнам центральные органы обеих сторон могут заключать протокольные соглашения, определяющие общий порядок и условия заключения прямых договоров.

5. На перевалку грузов в морских портах заключаются генеральные договоры между морскими пароходствами и центральными органами клиентов, а локальные—между соответствующим портом и местными органами клиентов.

6. Договоры перевозок по внутренним водным путям заключаются на весь навигационный период 1935 г. в соответствии с утверждаемыми в установленном порядке навигационными планами.

Договоры на морские перевозки и договоры на перевалку грузов в морских портах заключаются, как правило, на весь год.

7. В договорах перевозки должна быть предусмотрена ответственность сторон за выполнение месячных планов, утвержденных в установленном порядке, в соответствии с положением об ответственности органов водного транспорта и клиентуры за невыполнение государственного плана перевозок по внутренним водным путям и по морским путям в малом каботаже (С. З. 1934 г. № 35, ст. 281)[2]) и положением о взаимной ответственности органов водного транспорта и клиентуры за выполнение плановых перевозок в заграничном сообщении и в большом каботаже (С. З. 1934 г. 51, ст. 402)[3])—по принадлежности.

8. Прямые перевозки, производимые по нескольким водным бассейнам, совершаются по договорам, заключаемым с первоначальным перевозчиком, который несет перед клиентом ответственность за выполнение перевозки в целом.

9. Настоящее постановление не распространяется на воинские перевозки, в отношении которых применяется «Положение о воинских перевозках».

На основании этого постановления СНК СССР от 21/XII 1934 г. № 2734 и в дополнение к приказу по НКТП № 1570 от 22/XII—34 г. [4]) п р и к а з ы в а ю:

---

[1]) См. «БФХЗ» № 4—35 г., стр. 27.

[1]) См. «БФХЗ» № 36—34 г., стр. 11.
[2]) См. «БФХЗ» № 22—34 г., стр. 31.
[3]) См. «БФХЗ» № 32—34 г., стр. 9.
[4]) См. «БФХЗ» № 1—35 г., стр. 6.